



*Ministero dell'Economia  
e delle Finanze*



*Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti*

**REGIONE  
PIEMONTE**



**PROVINCIA  
DI TORINO**



**CITTA' DI TORINO**



*Comune di Caselle*



**enac**



**SAGAT  
TURIN AIRPORT**



AEROPORTO di CUNEO

**GEAC S.p.A.**

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE PIEMONTE**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
PER IL POTENZIAMENTO DELLE  
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI IN VISTA  
DEI XX GIOCHI OLIMPICI INVERNALI  
"TORINO 2006"**

Roma, Febbraio 2004

La presente copia, composta di n. 45  
fogli, è conforme all'originale esistente presso  
questo ufficio.  
Roma, li 28/04/04

*N. Vello*

## PREMESSE

VISTO l'articolo 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modifiche ed integrazioni, che detta la disciplina della programmazione negoziata;

VISTA in particolare la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e traccia i punti cardine dell'Accordo di Programma Quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di una intesa istituzionale di programma per la definizione di un programma esecutivo d'interventi d'interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di Programma Quadro deve contenere;

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTA la legge 11 febbraio 1994, n. 109, in materia di lavori pubblici e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554 recante Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici dell'11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni ed integrazioni recante Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto d'accesso ai documenti amministrativi;

VISTO il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 recante Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali;

VISTA la legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modificazioni ed integrazioni recante Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed agli enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa;

VISTA la legge 15 maggio 1997, n. 127 e successive modificazioni ed integrazioni recante Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo;

VISTA la legge 23 maggio 1997, n. 135 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 25 marzo 1997, n. 67 recante Disposizioni urgenti per favorire l'occupazione;

VISTO l'articolo 4 della legge 17 maggio 1999, n. 144, che disciplina gli Studi di fattibilità delle amministrazioni pubbliche e progettazione preliminare delle amministrazioni regionali e locali;

VISTO il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 recante Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modificazioni ed integrazioni, concernenti Regolamento recante semplificazione e accelerazione della procedura di spese contabili;

VISTO l'articolo 15, comma 4, del decreto legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662 che regola la programmazione negoziata, e l'articolo 10, comma 5 del DPR 20 aprile 1994, n. 367 recante disposizioni per le contabilità speciali;

VISTO il Decreto Legislativo 25 luglio 1997, n. 250 che attribuisce all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile le competenze amministrative e tecniche in materia di interventi aeroportuali;

VISTO l'articolo 5 del decreto legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997, n. 135 e l'articolo 1, comma 2, della legge 18 giugno 1998, n. 194 con le quali sono stati disposti finanziamenti per interventi aeroportuali ed è stata affidata la realizzazione dei relativi lavori alle società di gestione aeroportuale costituite secondo le previsioni dell'art. 10, comma 13 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, ovvero, in mancanza, agli enti territoriali competenti;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 2001, n. 177, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti", che attribuisce al "Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e affari generali" le competenze in materia di reti e nodi di servizio;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 dicembre 2001, n. 1751, e relativo allegato A, con il quale la competenza in materia di Accordi di programma quadro, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, è attribuita alla Direzione generale per le trasformazioni territoriali;

VISTO l'articolo 144, I comma, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (finanziaria 2001) che autorizza ulteriori limiti di impegno sul decreto legge n. 67/97 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135/97 per infrastrutture aeroportuali;

VISTA la Delibera n. 19/2002 del Consiglio di amministrazione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile trasmessa per l'approvazione, ai sensi dell'art.11 del D. Leg.vo n. 250/97, al Ministro vigilante, che prevede una proposta di finanziamento di un programma di attuazione concernente la dotazione, negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, di apparati e/o sistemi per il controllo 100% dei bagagli da stiva, tra cui l'Aeroporto Internazionale di Torino-Caselle;

VISTO l'art. 17 della citata legge 135/97, con il quale è stato previsto che le Società di gestione parziale degli aeroporti, anche in regime precario, possano essere autorizzate all'anticipata occupazione dei beni del demanio aeroportuale ed alla riscossione dei diritti per l'uso degli aeroporti, vincolando la destinazione di tali introiti alla realizzazione di interventi infrastrutturali;

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale 26 giugno 2002, n. 51 recante disposizioni in merito all'Intesa sull'elenco delle opere da dichiarare "connesse" ai Giochi Olimpici Invernali <<Torino 2006>>;

VISTA l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Piemonte sottoscritta il 22 marzo 2000 con la quale sono individuati i settori di intervento da attuarsi mediante la stipula di Accordi di Programma Quadro;

VISTO il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con D.P.R. 14 marzo 2001;

VISTO il Piano Territoriale Regionale, approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione 19 giugno 1997, n. 388 - 9126;

VISTO il Programma Regionale di Sviluppo adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione 21 maggio 2001, n. 16 - 3001, proposto al Consiglio Regionale per l'approvazione;

VISTA la delibera del CIPE 21 marzo 1997, concernente la disciplina della programmazione negoziata ed in particolare il punto 1. sull'Intesa Istituzionale di Programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli accordi di programma quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti sub-regionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c), comma 203, dell'articolo 2 della legge n. 662/1996;

VISTA la delibera CIPE del 2 agosto 2002, n. 76, concernente "Accordi di programma quadro. Modifica scheda-intervento di cui alla Delibera n. 36 del 2002 ed approvazione schede di riferimento per le procedure di monitoraggio"

VISTA la Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro emanata dal Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese e trasmessa alle Amministrazioni regionali con nota n. 0032538 del 9 ottobre 2003;

VISTA l'assegnazione alla Regione Piemonte dei XX giochi olimpici invernali denominati <<Torino 2006>>;

VISTA la legge 9 ottobre 2000, n. 285 "Interventi per i giochi olimpici invernali <<Torino 2006>>" e sue modificazioni che disciplina la realizzazione di opere connesse allo svolgimento dei giochi olimpici;

VISTA la legge n. 48 del 26 marzo 2003, che modifica la legge 9 ottobre 2000, n. 285 "Interventi per i giochi olimpici invernali <<Torino 2006>>"

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, art. 21 Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti recante modifiche alla legge 9 ottobre 2000, n. 285 "Interventi per i Giochi olimpici invernali <<Torino 2006>>" che disciplina, tra l'altro, la realizzazione delle opere connesse allo svolgimento dei giochi olimpici;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale 25 giugno 2002, n. 1 - 6429, modificata dalla D.G.R. 11 novembre 2002 n. 49-7657 in cui sono definite le opere connesse ai Giochi Olimpici Invernali <<Torino 2006>> e sono definite come opere prioritarie gli interventi relativi dell'aeroporto di Torino Caselle;

VISTO il D.P.C.M. 18 dicembre 2002 relativo alle opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi Invernali <<Torino 2006>>;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale del 22 maggio 2003, n. 63-9339 in cui, in relazione alle opere connesse sono definiti i soggetti competenti alla progettazione ed i soggetti che svolgono la funzione di stazione appaltante;

Visto il D.P.C.M. 15 settembre 2003 recante il riparto di risorse per il finanziamento delle opere connesse agli interventi per lo svolgimento dei Giochi olimpici invernali <<Torino 2006>> di cui al D.P.C.M. 6 giugno 2003;

VISTA la legge regionale 24 gennaio 2000, n. 2 "Promozione del sistema aeroportuale del Piemonte" come modificata dalla L.R. 29 ottobre 2003 n. 30, che prevede all'art. 5 un finanziamento di 21 miliardi di vecchie lire, pari a 10,845 milioni di euro, relativamente agli aeroporti di Torino, Cuneo e Biella;

VISTI i programmi degli interventi approvati da ENAC, sulla base di quanto predisposto dalle Società SAGAT e GEAC, finalizzati all'integrazione del sistema aeroportuale del Nord-Ovest in funzione dei XX giochi olimpici invernali denominati <<Torino 2006>> approvati dall'ENAC in data 16 dicembre 2002 con nota Prot. 28936;

VISTO l'Accordo di Programma Quadro Progetto MOVICentro, stipulato in data 19 febbraio 2003;

VISTA la deliberazione di Giunta Regionale n. 35-11320 del 15/12/03 che approva il presente Accordo di programma quadro;

VISTA la deliberazione di Giunta Provinciale n. 1719-323672 del 9/12/2003 che approva il presente Accordo di programma quadro;

VISTA la deliberazione di Giunta Comunale della Città di Torino n. 2003 11383/64 del 9/12/2003 che approva il presente Accordo di programma quadro;

VISTA la deliberazione di Giunta Comunale della Città di Caselle n. 183 dell'11/12/2003 che approva il presente Accordo di programma quadro;

VISTA la delibera del C.d.A. della SAGAT del 24/07/02 che autorizza il Presidente alla firma del presente Accordo di programma quadro l'Amministratore delegato;

VISTA la delibera del C.d.A. della GEAC del 16/02/04 che autorizza alla firma del presente Accordo di programma quadro.

il Ministero dell'Economia e delle Finanze

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

la Regione Piemonte

la Provincia di Torino

il Comune di Torino

il Comune di Caselle Torinese

la SAGAT – Società di gestione dell'Aeroporto Internazionale di TORINO-CASELLE

la GEAC – Società di gestione dell'Aeroporto di CUNEO-LEVALDIGI

STIPULANO IL SEGUENTE  
ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL POTENZIAMENTO DELLE  
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI IN VISTA DEI XX GIOCHI OLIMPICI  
INVERNALI "TORINO 2006"

**Articolo 1 - Recepimento delle premesse**

1. Le premesse di cui sopra e gli allegati formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma Quadro.

**Articolo 2 - Finalità ed obiettivi**

1. Il presente Accordo di Programma Quadro, di seguito denominato Accordo, costituisce strumento attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 22 marzo 2000 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Piemonte. Esso è finalizzato all'adeguamento delle strutture del sistema aeroportuale piemontese ed in particolare dell'aeroporto internazionale Sandro Pertini di Torino-Caselle e dell'Aeroporto di Cuneo-Levaldigi, necessario ad assicurare condizioni di sicurezza, di praticabilità e di collegamenti aerei in occasione dello svolgimento dei XX giochi olimpici invernali <<Torino 2006>> secondo il programma degli interventi predisposti dalla SAGAT e dalla GEAC ed approvati da ENAC, illustrati in dettaglio nella Relazione Tecnica (Allegato 1) e nelle schede intervento (Allegato 2), parti integranti del presente atto.
2. Gli interventi, predisposti in riferimento all'evento Olimpiadi 2006, soddisfano i criteri di localizzazione (aeroporto), di funzionalità (capacità necessaria per i picchi di traffico previsti con incremento medio di oltre il 70%), di strategicità (arricchimento dell'area metropolitana di Torino e di Cuneo nonché per la regione Piemonte anche in termini occupazionali diretti e sull'indotto), di cantierabilità (pianificazione in tutte le sue fasi ed ultimazione entro la fine del 2005).

**Articolo 3 - Programma attuativo e costo degli interventi**

1. L'Accordo è costituito da n. 6 interventi, elencati nella successiva Tabella 1 ed opportunamente descritti nella Relazione tecnica predisposta dalla Regione e nelle schede intervento redatte ai sensi della delibera del CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro, citata in premessa.
2. Ogni scheda intervento riporta l'indicazione del soggetto pubblico attuatore, che ha redatto la scheda stessa e ne assicura la veridicità. Nel caso in cui il soggetto attuatore non sia stato ancora individuato, tali responsabilità sono state assunte dal soggetto proponente l'intervento, indicato nella stessa scheda intervento.
3. Le schede intervento forniscono l'indicazione relativa ai soggetti sottoscrittori, ai soggetti attuatori, al soggetto responsabile dell'intervento, ai contenuti progettuali, al costo complessivo, al fabbisogno finanziario e alla sua articolazione nel tempo, con individuazione delle relative fonti di copertura, all'impegno finanziario di

ciascun soggetto, ai tempi di attuazione, ed alle procedure tecnico/amministrative necessarie per l'attuazione degli interventi, con l'eventuale individuazione di termini ridotti.

**Tab. 1 – Gli interventi finanziati**

SCHEDA	AEROPORTO DI TORINO	Euro (.000.000)	STATO PROGETTAZIONE
TO/01	- Ampliamento aerostazione passeggeri, aviazione generale e edificio logistico bagagli	54,6	Esecutivo
TO/02	- Opere infrastrutturali connesse alla viabilità aeroportuale e al collegamento con le provinciali SP2 e SP13	11,9	Preliminare
<b>TOTALE TORINO</b>		<b>66,5</b>	
AEROPORTO DI CUNEO			
CN/01	- Aerostazione	0,445	Preliminare
CN/02	- Ampliamento piazzali aeromobili	2,1	Preliminare
CN/03	- Ampliamento piazzale autobus, auto e circolazione	0,8	Preliminare
CN/04	- Attrezzature operative ed arredi	0,85	Preliminare
<b>TOTALE CUNEO</b>		<b>4,195</b>	
<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>70,695</b>	

4. In aggiunta agli interventi elencati nella precedente tabella 1, l'ENAC si impegna a finanziare due interventi aggiuntivi da realizzarsi nell'aeroporto di Torino, carico della SAGAT, relativi a "sistema automatico di smistamento bagagli (BHS)" e "apparati per il controllo 100% bagagli da stiva con impianti di sicurezza" (cofinanziati da SAGAT), non appena saranno resi disponibili i fondi al bilancio dell'ENAC dai competenti Ministeri dell'Economia e delle Finanze e delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### Articolo 4 - Flusso informativo

1. I soggetti sottoscrittori del presente APQ si impegnano a dar vita ad un flusso informativo sistematico e costante al fine di consolidare un processo stabile di concertazione e condivisione dei reciproci programmi di attività relativamente all'ambito territoriale interessato. Lo scambio di informazioni avverrà in coincidenza con il monitoraggio di cui al successivo articolo 6, comma 1, lettera d).

#### Articolo 5 - Quadro finanziario degli interventi

1. Il costo complessivo degli interventi attivati con il presente Accordo di programma quadro ammonta ad euro 70.695.000,00.
2. La copertura finanziaria degli interventi contemplati nel presente Accordo è la seguente:

Handwritten signatures and a circular stamp are present at the bottom right of the page. The stamp contains illegible text and a signature.

Tab. 2 – Fonti finanziarie

FONTE	Valori in euro
Legge 9 ottobre 2000 n. 285, DPCM 6/6/03 e DPCM 15/9/03	15.450.000,00
<b>Totale STATO</b>	<b>15.450.000,00</b>
Legge regionale n. 2 del 24 gennaio 2000 e successive modifiche	10.845.000,00
<b>Totale REGIONE</b>	<b>10.845.000,00</b>
Provincia di Torino – Delibera G.P. n. 1255-238850 del 7/10/03	4.550.000,00
Comune di Torino – Delibera n. 9/12/03 n.o 11383/064	10.000.000,00
<b>Totale ENTI LOCALI</b>	<b>14.550.000,00</b>
SAGAT S.p.A. – Delibera del C.d.A. del 24.07.2002	29.000.000,00
GEAC S.p.A. – Delibera del C.d.A. del 25.03.2003	850.000,00
<b>Totale Altri ENTI</b>	<b>29.850.000,00</b>
<b>TOTALE</b>	<b>70.695.000,00</b>

3. La ripartizione della copertura finanziaria di ciascun intervento è riportata al punto 3 della Relazione tecnica.
4. Le eventuali economie derivanti dalla realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo, sono riprogrammate con le modalità previste dall'articolo 8, comma 2, dell'Intesa istituzionale di programma, ferme restando le competenze tecniche ed amministrative in capo agli enti aderenti.
5. Nel caso in cui, a seguito della progettazione e/o della realizzazione degli interventi, il costo totale degli stessi sia maggiore di quello indicato alla tabella 1 dell'art. 3 e non sia possibile assicurare la copertura mediante l'utilizzo di economie di spesa o ribassi d'asta realizzati su ciascuno degli interventi descritti alla tabella 1 dell'art. 3, le Società SAGAT e GEAC si impegnano a mettere a disposizione le ulteriori risorse finanziarie per il completamento degli interventi previsti nei rispettivi aeroporti.
6. Nel caso in cui, per ragioni sopravvenute, uno o più degli interventi previsti dal presente Accordo non siano realizzabili, si applicano le disposizioni concernenti la riprogrammazione, revoca o rimodulazione degli interventi, di cui all'articolo 9 dell'Intesa istituzionale di programma, ferme restando le competenze tecniche ed amministrative in capo agli enti aderenti.

#### Articolo 6 - Impegni dei soggetti sottoscrittori

1. I soggetti sottoscrittori del presente Accordo di Programma Quadro si impegnano, nello svolgimento dell'attività di propria competenza:
  - a) a rispettare i termini concordati ed indicati nelle schede di intervento allegate al presente Accordo di Programma Quadro;

Handwritten signatures and a circular stamp are present in the bottom right corner of the page. The stamp is partially obscured by a signature.

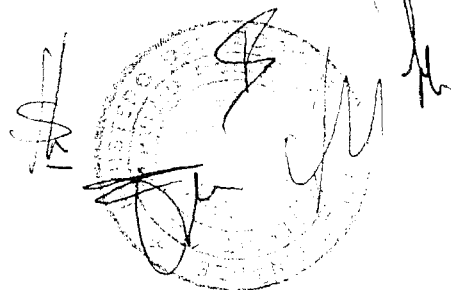


- b) ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso, in particolare, laddove sia possibile, agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
  - c) a stipulare gli atti convenzionali che regolano le procedure amministrative e finanziarie necessarie all'attuazione del presente accordo;
  - d) a procedere con periodicità semestrale al monitoraggio ed alla verifica dell'Accordo e, se necessario, a proporre gli eventuali aggiornamenti al soggetto responsabile dell'attuazione di cui al successivo articolo 7, secondo le disposizioni della Delibera Cipe n. 76/02 e le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata nelle premesse;
  - e) ad attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo, per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
  - f) a rimuovere, in ognuna delle fasi del procedimento di realizzazione degli interventi, gli eventuali ostacoli, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza, l'intervento sostitutivo dell'autorità competente individuata, per ogni intervento, ai sensi del successivo articolo 9, ferme restando le competenze tecniche ed amministrative in capo agli enti aderenti;
2. La Provincia di Torino, il Comune di Caselle e la SAGAT assumono l'impegno di stipulare un atto convenzionale per la modifica della viabilità provinciale su terreni messi a disposizione in parte dalla Provincia di Torino e in parte dal Comune di Caselle, nonché per l'affidamento a SAGAT dei lavori delle opere di adeguamento del sistema di viabilità aeroportuale con la SP2 e la SP13;
3. Gli enti firmatari delle convenzioni ai sensi del precedente punto c) del comma 1 e del comma 2 autorizzano la SAGAT S.p.A. e la GEAC S.p.A. ad adottare gli atti necessari a rendere immediatamente disponibili le aree interessate da detti interventi, anche ove le stesse siano occupate da terzi a qualsiasi titolo, al fine di garantire l'esecuzione degli interventi a loro carico secondo le tempistiche concordate nel presente Accordo.

#### **Articolo 7 - Soggetto Responsabile dell'attuazione dell'Accordo**

- 1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo si individua quale Responsabile dell'Accordo l'Ing. Giuseppe Iacopino, Dirigente della Direzione Trasporti della Regione Piemonte.
- 2. Il responsabile dell'Accordo ha il compito di:
  - a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
  - b) governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo;
  - c) promuovere, di concerto con i responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo;

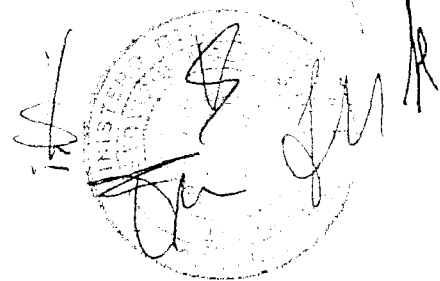
AR



- d) nel corso dell'istruttoria dell'accordo e nei monitoraggi semestrali, da effettuarsi secondo le modalità indicate nella Circolare sul monitoraggio degli APQ citata in premessa, coordinare la raccolta dei dati effettuata dai Responsabili di intervento e verificare la completezza e la coerenza dei dati delle schede intervento, così come l'assenza per le stesse di codici di errore nell'applicativo informatico per il monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro (di seguito denominato "Applicativo Intese") del Ministero Economia e Finanze.
- e) nel corso dei monitoraggi semestrali, ed in particolare nella iniziale fase di aggiornamento delle schede intervento, comunicare al Ministero dell'Economia e Finanze – Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese la lista degli interventi per i quali siano intervenute modifiche rispetto all'ultima versione monitorata, come indicato al par. 4.2 della Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, modifiche da illustrare in dettaglio all'interno del relativo rapporto di monitoraggio;
- f) nel corso dei monitoraggi semestrali, assicurare il completo inserimento dei dati delle schede-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
- g) inviare al Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese entro il 28 Febbraio e il 30 Settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula dell'APQ - il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'APQ, redatto ai sensi della delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, da trasmettere successivamente al Comitato Paritetico di Attuazione;
- h) assegnare, in caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere, decorso inutilmente tale termine, segnala l'inadempienza al Comitato Paritetico di Attuazione per le necessarie valutazioni.

#### **Articolo 8 - Responsabile del singolo intervento**

- 1. Per ogni intervento viene indicato nelle apposite schede (Allegato 2) il "Responsabile di intervento", che nel caso di lavori pubblici corrisponde al soggetto già individuato come "Responsabile unico di procedimento" ai sensi del DPR 554/1999 e successive modificazioni;
- 2. Ad integrazione delle funzioni previste come responsabile di procedimento dall'art. 8 del DPR 554/1999 e successive modificazioni, il Responsabile di Intervento ai fini dell'APQ svolge nel corso dei monitoraggi semestrali i seguenti compiti:
  - a) pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti-cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al project management;



alle attivita' ispettive, comprese le cause di incompatibilita', nonche' i compensi indipendentemente dall'entita' dell'intervento, le modalita' di scelta dei campioni e di effettuazione delle ispezioni, la misura massima degli oneri per le attivita' di controllo poste a carico dei fondi per gli interventi, nonche' gli indirizzi alle regioni in materia. I medesimi soggetti hanno libero accesso alla sede e agli impianti dell'impresa interessata. E' fatto loro divieto di accettare qualunque tipo di beneficio e di intrattenere qualsiasi rapporto, che configuri conflitto di interesse, con le societa' beneficiarie degli interventi nonche' con le societa' controllanti o controllate, durante lo svolgimento dell'incarico e per i successivi quattro anni.

3. Nei limiti fissati con le modalita' di cui al comma 2, gli oneri per le attivita' di controllo ed ispettive sono posti a carico degli stanziamenti dei Fondi di cui al comma 9 dell'articolo 7.

Art 9. Revoca dei benefici e sanzioni.

1. In caso di assenza di uno o piu' requisiti, ovvero di Documentazione incompleta o irregolare, per fatti comunque imputabili al richiedente e non sanabili, il soggetto competente provvede alla revoca degli interventi e, in caso di revoca dal bonus fiscale, ne da immediata comunicazione al Ministero delle finanze.

2. In caso di revoca degli interventi, disposta ai sensi del comma 1, si applica anche una sanzione amministrativa pecuniaria consistente nel pagamento di una somma in misura da due a quattro volte l'importo dell'intervento indebitamente fruito.

3. Qualora i beni acquistati con l'intervento siano alienati, ceduti o distratti nei cinque anni successivi alla concessione, ovvero prima che abbia termine quanto previsto dal progetto ammesso all'intervento, e' disposta la revoca dello stesso, il cui importo e' restituito con le modalita' di cui al comma 4.

4. Nei casi di restituzione dell'intervento in conseguenza della revoca di cui al comma 3, o comunque disposta per azioni o fatti addebitati all'impresa beneficiaria, e della revoca di cui al comma 1, disposta anche in misura parziale purché proporzionale all'inadempimento riscontrato, l'impresa stessa versa il relativo importo maggiorato di un interesse pari al tasso ufficiale di sconto vigente alla data dell'ordinativo di pagamento, ovvero alla data di concessione del credito di imposta, maggiorato di cinque punti percentuali. In tutti gli altri casi la maggiorazione da applicare e' determinata in misura pari al tasso ufficiale di sconto.

5. Per le restituzioni di cui al comma 4 i crediti nascenti dai finanziamenti erogati ai sensi del presente decreto legislativo sono preferiti a ogni altro titolo di prelazione da qualsiasi causa derivante, ad eccezione del privilegio per spese di giustizia e di quelli previsti dall'articolo 2751-bis del codice civile e fatti salvi i diritti preesistenti dei terzi. Al recupero dei crediti si provvede con l'iscrizione al ruolo, ai sensi dell'articolo 67, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988, n. 43, delle somme oggetto di restituzione, nonche' delle somme a titolo di rivalutazione e interessi e delle relative sanzioni.

6. Le somme restituite ai sensi del comma 4 sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per incrementare la disponibilita' di cui all'articolo 10, comma 2."

*Note all'art. 12*

- Per il testo dell'art. 9 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 123 ("Disposizioni per la razionalizzazione degli interventi di sostegno pubblico alle imprese, a norma dell'articolo 4, comma 4, lettera c), della L. 15 marzo 1997, n. 59"), vedi note all'art. 11.

- La delibera CIPE 18 dicembre 1996 e' stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 2 giugno 1997 n. 126.

- La delibera CIPE 23 aprile 1997 e' stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 31 luglio 1997, n. 177.

- La delibera CIPE 26 giugno 1997 e stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 14 ottobre 1997, n. 240 e 24 novembre 1997, n. 274.

*Note all'art. 14*

- Il decreto del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica del 4 agosto 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 5 settembre 1997 n. 207.

- b) organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e la messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
- c) raccogliere ed immettere nell'Applicativo Intese i dati delle schede intervento e ne risponde della loro veridicità;
- d) verificare la veridicità delle informazioni contenute nelle singole schede intervento e l'attuazione degli impegni assunti, così come porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
- e) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che hanno sottoscritto le schede di intervento, segnalando tempestivamente al Responsabile dell'APQ gli eventuali ritardi e/o ostacoli tecnico-amministrativi che ne dilazionano e/o impediscono l'attuazione
- f) trasmettere al responsabile dell'APQ la scheda intervento unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni eventuale ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, nonché ogni altra informazione richiesta dal Responsabile dell'APQ;
- g) fornire al responsabile dell'attuazione dell'Accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento

#### **Articolo 9 - Poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi e inadempienze**

1. L'esercizio dei poteri sostitutivi si applica in conformità con quanto previsto dall'ordinamento vigente, ferme restando le competenze tecniche ed amministrative in capo agli enti aderenti.
2. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostantiva riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono agli effetti del presente accordo, fattispecie di inadempimento.
3. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, il Responsabile dell'Accordo di Programma Quadro invita il soggetto, al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento sono imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
4. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato dal Responsabile dell'Accordo, le iniziative a tal fine assunte ed i risultati conseguiti.
5. In caso di ulteriore inottemperanza, il Responsabile dell'Accordo invia gli atti, con relazione motivata, al Comitato Paritetico di Attuazione, previsto all'art. 8 dell'Intesa Istituzionale di Programma, formulando, se del caso, una proposta delle misure da adottare in via sostitutiva, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
6. Il Comitato Paritetico di Attuazione propone al Comitato Istituzionale di Gestione dell'Intesa, per la relativa decisione, le misure più efficaci da adottare in relazione agli accertati inadempimenti, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
7. Il Comitato istituzionale di gestione può adottare le misure individuate dal Comitato paritetico di attuazione o le altre che ritenesse più opportune per risolvere le inottemperanze prospettate, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi

*AK*

*§*

*Handwritten signatures and stamps*

coinvolti, ivi compresa la modifica o la ridefinizione degli interventi previsti nel presente accordo e la riprogrammazione delle relative risorse.

8. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete comunque l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

#### **Articolo 10 - Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i soggetti partecipanti all'Accordo**

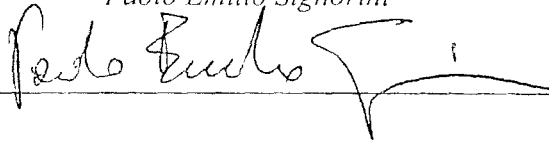
1. In caso di insorgenza di conflitti, tra due o più soggetti partecipanti all'Accordo sottoscritto, in merito alla interpretazione ed attuazione dello stesso, il Comitato Paritetico di Attuazione, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo Quadro, ovvero su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia, ovvero anche d'ufficio, convoca le parti in conflitto per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.
3. Qualora, invece, le controversie permangano, il Comitato Paritetico di Attuazione rimette la questione al Comitato Istituzionale di Gestione.

#### **Articolo 11 - Disposizioni generali**

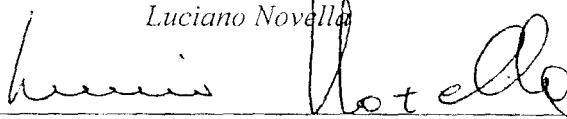
1. Il presente Accordo di Programma Quadro è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. Previa approvazione del Comitato Istituzionale di Gestione, possono aderire all'Accordo stesso altri soggetti pubblici e privati rientranti tra quelli individuati alla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997 n. 29, la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione dell'intervento previsto dal presente Accordo. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
3. L'Accordo ha durata fino al completamento delle opere, è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti in conformità ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa, previa approvazione da parte del Comitato Istituzionale di Gestione.
4. Qualora l'inadempimento di una o più delle parti sottoscrittrici comprometta l'attuazione di un intervento previsto nell'Accordo Quadro, sono a carico del soggetto inadempiente le spese sostenute dalle altre parti per studi, piani, progetti e attività poste in essere al fine esclusivo di mantenere gli impegni assunti con l'Accordo stesso.
5. Alla scadenza dell'Accordo, ovvero allorquando se ne presenti la necessità, il Comitato Paritetico di Attuazione, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo, è incaricato della risoluzione delle eventuali incombenze derivanti dalla sussistenza di rapporti pendenti e di attività non ultimate.

Roma li. 28/03/2004

Ministero dell'Economia e delle Finanze  
Il Direttore del Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese  
*Paolo Emilio Signorini*



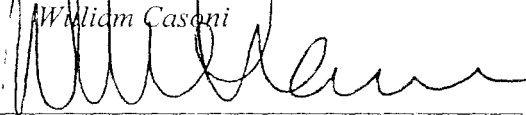
Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti  
Il Direttore Coordinamento Territoriale  
*Luciano Novella*



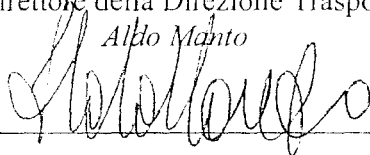
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile  
Il Direttore Generale  
*Comandante Silvano Manera*



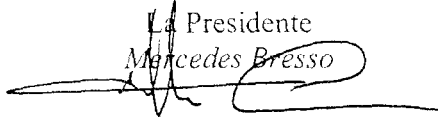
Regione Piemonte  
L'Assessore alla mobilità  
*William Casani*

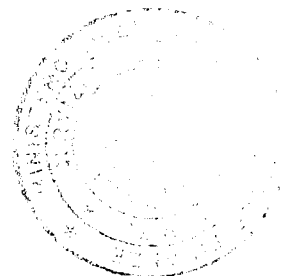


Il Direttore della Direzione Trasporti  
*Aldo Manto*

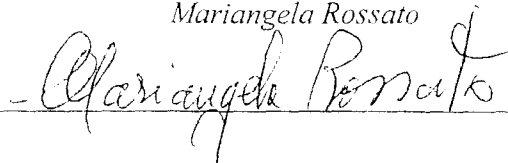


Provincia di Torino  
La Presidente  
*Mercedes Bresso*



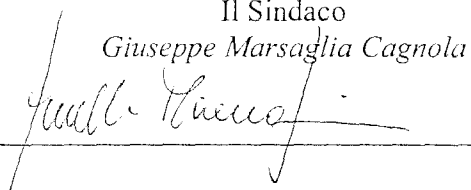


Comune di Torino  
Il Direttore del Servizio Centrale Contratti ed Appalti  
*Mariangela Rossato*



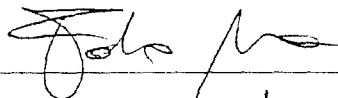
---

Comune di Caselle Torinese  
Il Sindaco  
*Giuseppe Marsaglia Cagnola*



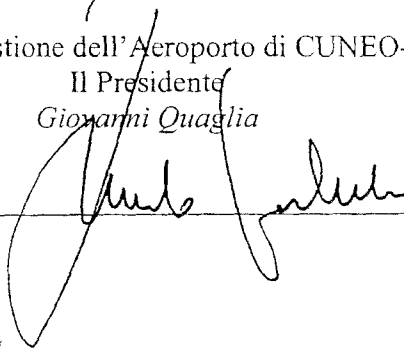
---

SAGAT – Società di gestione dell'Aeroporto Internazionale di TORINO-CASELLE  
L'Amministratore delegato  
*Fabio Battaglia*

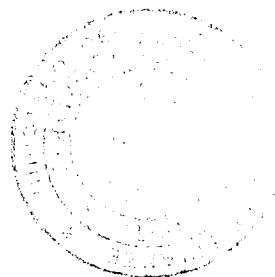


---

GEAC – Società di gestione dell'Aeroporto di CUNEO-LEVALDIGI  
Il Presidente  
*Giovanni Quaglia*



---





*Ministero dell'Economia  
e delle Finanze*



*Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti*

 **REGIONE  
PIEMONTE**



**PROVINCIA  
DI TORINO**



**CITTA' DI TORINO**



*Comune di Caselle*



**enac**



**SAGAT**  
TURIN AIRPORT



AEROPORTO di CUNEO  
GEAC S.p.A.

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE PIEMONTE**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
PER IL POTENZIAMENTO DELLE  
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI IN VISTA  
DEI XX GIOCHI OLIMPICI INVERNALI  
"TORINO 2006"**

**ALLEGATO 1 - RELAZIONE TECNICA**

Roma, Febbraio 2004





ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
PER IL POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE  
AEROPORTUALI IN VISTA DEI XX GIOCHI OLIMPICI  
INVERNALI  
"TORINO 2006"

RELAZIONE TECNICA

**1. Il contesto e gli obiettivi dell'accordo**

Le analisi di traffico condotte per l'aeroporto di Torino, e il conseguente scenario di evoluzione del traffico aereo prevedono, nei soli mesi dell'evento olimpico, un traffico equivalente in ragione d'anno a circa 6.500.000 passeggeri per 87.000 voli, con punte di movimenti aerei e di passeggeri che, durante i Giochi Olimpici, supereranno del 30% il traffico previsto per il 2010.

L'attuale configurazione infrastrutturale evidenzia i propri limiti già durante situazioni "critiche" quali i picchi di traffico charters invernale.

Permanendo tale configurazione durante l'evento olimpico non solo non sarebbe possibile offrire livelli di servizio rispondenti agli standard IATA, ma si rischierebbe il collasso operativo, considerando anche la rilevanza dei controlli di sicurezza richiesti dall'evento stesso.

E' stato quindi necessario pianificare adeguate opere di ammodernamento, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture.

Il presente Accordo di Programma Quadro è finalizzato all'adeguamento delle strutture del sistema aeroportuale piemontese ed in particolare dell'aeroporto internazionale *Sandro Pertini* di Torino-Caselle e dell'Aeroporto di Cuneo-Levaldigi necessarie ad assicurare condizioni di sicurezza e di praticabilità ai collegamenti aerei in occasione dello svolgimento dei XX giochi olimpici invernali <<Torino 2006>> secondo il programma degli interventi predisposti dalla SAGAT e dalla GEAC.

**2. Descrizione degli interventi finanziati**

**2.1 Aeroporto di Torino-Caselle**

Gli interventi previsti all'aeroporto di Torino Caselle porteranno il numero delle piazzole aeromobili da 24 a 32, la capacità dell'aerostazione per i passeggeri in partenza sarà quasi raddoppiata, le porte di imbarco passeranno da 12 a 21, le postazioni per i controlli di sicurezza, oggi 5, diventeranno 16.

Sarà costruito un nuovo pontile d'imbarco, e gli attuali 48 banchi di accettazione passeranno a 88.

Il nuovo check-in adiacente alla stazione ferroviaria e al terminal autobus consentirà di semplificare le procedure per i passeggeri, decongestionando il terminal principale ed aumentando la competitività del trasporto pubblico, con ricadute positive sull'ambiente.

Si sottolinea che in aggiunta agli interventi indicati di seguito è prevista la realizzazione del Nodo di Interscambio Persone – Progetto “MOVIcentro” sito a Caselle nelle modalità e nei tempi indicati nell'Accordo di Programma Quadro “Progetto MOVIcentro”, richiamato nelle premesse. Dovrà quindi essere assicurata piena sinergia tra gli interventi sotto elencati e quelli contemplati nell'Accordo di programma citato.

#### ELENCO INTERVENTI E RELATIVI COSTI

Elenco interventi	Costo (milioni di Euro)	Avanzamento
1) Ampliamento aerostazione passeggeri, aviazione generale e edificio logistico bagagli	54,6	<b>Esecutivo approvato dall'ENAC</b>
2) Opere infrastrutturali connesse alla viabilità aeroportuale ed al collegamento con le provinciali SP2 e SP13	11,9	<b>Preliminare approvato</b>
<b>TOTALE</b>	<b>66,5</b>	

#### 2.2 Gli interventi finanziati

##### 2.2.1 Ampliamento aerostazione passeggeri, aviazione generale e edificio logistico bagagli

L'ampliamento interesserà tutti i livelli dell'esistente Aerostazione e l'espansione si realizzerà in particolare lungo il fronte lato piazzale aeromobili. Tutte le funzioni dell'Aerostazione Passeggeri saranno analizzate e omogeneamente adeguate alle previsioni di traffico per le Olimpiadi e nell'edificio sarà inserito un centro servizi. Le proposte progettuali si prefiggono il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- incremento della superficie libera dagli attuali 4000 mq. a 7300 mq. circa per la hall partenze, al fine di soddisfare il livello di servizio “A” - IATA all'orizzonte temporale 2006 Olimpiadi. Per il raggiungimento di tale obiettivo sarà ampliata l'attuale hall partenze a q.ta +6,61, attraverso la ridefinizione degli spazi attuali e sarà riconfigurata la superficie di q.ta +10,93, con l'inserimento di sedici nuove postazioni check-in (per il solo bagaglio a mano);
- incremento delle postazioni per i controlli di sicurezza, al livello Partenze (da 5 a 11), onde assicurare un ridotto tempo di attesa ed a risolvere problemi legati a forti concentrazioni di passeggeri; gli 11 nuovi controlli saranno distribuiti su tre distinti blocchi di cui, uno in posizione centrale (n° 3 postazioni), e gli altri due, ciascuno avente 4 postazioni, rispettivamente sul lato Nord e lato Sud del corpo centrale della Hall Partenze;

- realizzazione di un nuovo corpo centrale dell'Aerostazione, con conseguente incremento della superficie delle aree di imbarco (qta. +6,61) e delle aree commerciali (qta. +10,93). Tale opera, di forte impatto visivo, rappresenterà la nuova caratterizzazione architettonica dell'Aeroporto di Torino lato air-side. Con questo ampliamento sarà possibile garantire, all'orizzonte 2006 (Olimpiadi), un livello di servizio "A" - IATA. La realizzazione del nuovo corpo aggiunto, consentirà, inoltre, di incrementare il numero dei gates a 22 postazioni rispetto alle attuali 12;
- Riconfigurazione dell'area trattamento bagagli (q.ta 0,00), grazie alla prevista realizzazione del nuovo sistema BHS, con conseguente incremento della sala restituzione bagagli;
- ampliamento della hall arrivi, attraverso una generale riconfigurazione degli spazi funzionali esistenti (nuova uscita unica, lost & found, retails, dogana, ufficio guardia di finanza e controlli radiogeni);

Gli ampliamenti delle aree commerciali saranno interamente autofinanziati da SAGAT S.p.A..

Il nuovo fabbricato destinato a check-in remoto è localizzato in area terminale all'uscita del sottopasso pedonale che dalla stazione ferroviaria To-Ceres, si collega alla quota +0.00 (livello arrivi) del parcheggio pluripiano. Esso è destinato all'utenza che giunge all'aeroporto sia dalla ferrovia che dal Movicentro posto nelle vicinanze.

L'edificio presenta una pianta con un allineamento rettilineo lato parcheggio, mentre sul lato verso la strada ha un andamento curvilineo. La lunghezza è pari a 158 m, mentre la larghezza è variabile da 16.35 a 4.60 m. L'altezza al colmo della copertura è di 7.33 m.

Complessivamente l'edificio occupa una superficie di 1.795 m<sup>2</sup> ed ha un volume di 12.020 m<sup>3</sup>.

E' prevista la realizzazione del centro logistico smistamento bagagli, attrezzature e merci con il controllo di sicurezza 100% dei bagagli da stiva e delle merci. L'edificio, di dimensioni in pianta 90 x 70 m, sarà ubicato a sud dell'attuale Aerostazione Merci e sarà destinato ad ospitare l'impianto automatico di controllo e smistamento indispensabile per processare i bagagli e le merci durante l'evento Olimpico. La superficie utile totale è pari a circa 17.850 m<sup>2</sup> così suddivisa: piano interrato 3.410 m<sup>2</sup>, piano terreno 6.940 m<sup>2</sup>, piano primo (+3.52) 950 m<sup>2</sup>, piano secondo (+6.61) 6.650 m<sup>2</sup>.

Oltre all'edificio saranno realizzate le gallerie che ospiteranno i nastri per il trasporto bagagli da e per l'aerostazione merci e passeggeri e dai terminal remoti sottopassando il parcheggio multipiano. Lo sviluppo complessivo dei cunicoli è pari a circa 300 m, essi convergono nella galleria di immissione al BHS.

Sarà realizzata la nuova aerostazione per l'Aviazione Generale e l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili sia per i voli di linea che per i voli di privati.

L'edificio sarà localizzato nella zona nord-ovest dell'Area Terminale dell'Aeroporto, in un'area attualmente occupata da altri fabbricati, esso è costituito da un unico corpo di fabbrica a pianta rettangolare articolato su tre livelli, con interpiano di altezza pari a m

4.20 e superficie utile calpestabile pari a 2.910 m<sup>2</sup>, di cui 1.230 a quota 0.00, 930 m<sup>2</sup> a quota +4.20 e 780 m<sup>2</sup> quota +8.40.

Il progetto comprenderà anche la ristrutturazione di alcuni capannoni esistenti siti nella stessa zona e la relativa riconfigurazione ad uso hangar aeromobili.

Gli attuali piazzali adiacenti saranno demoliti e ricostruiti in calcestruzzo.

Con apposita convenzione saranno regolati i rapporti tra la Regione Piemonte, il Comune di Torino e la SAGAT S.p.A. per la definizione delle competenze di ciascuno relativamente alle varie fasi progettuali, realizzative di collaudo e di gestione dell'infrastruttura. Saranno altresì definite le modalità di rendicontazione a seguito delle quali potrà avvenire l'erogazione dei finanziamenti.

#### 2.2.2 Opere infrastrutturali connesse alla viabilità aeroportuale ed al collegamento con le provinciali SP2 e SP13.

Opere infrastrutturali connesse alla viabilità aeroportuale e per l'accesso alle aree attrezzate a parcheggi pubblici per autobus.

Gli interventi prevedono la modifica della viabilità di accesso all'area tecnica dell'Aeroporto al fine di selezionare il traffico degli utenti aeroportuali dal traffico pesante, oggi promiscuo, e per potere avere un doppio sistema di emergenza per l'accesso e l'uscita indispensabile ai fini della sicurezza.

L'Area Tecnica è raggiungibile dalla S.P. 13 con una corsia a senso unico di marcia che si innesta in una intersezione a raso di tipo a T, con corsia di accumulo per la svolta a sinistra regolata da impianto semaforico. Il tracciato prosegue con lo scavalco della stessa S.P. 13 e della ferrovia Torino-Ceres, innestandosi nella viabilità dell'area tecnica aeroportuale.

La rotatoria sulla S.P. 13 è prevista a due corsie, con raggio interno di 36 m e sezione trasversale di 3,75 m per entrambe le corsie; in essa confluiranno i flussi in transito da e per Torino e S.Maurizio, dalla stazione ferroviaria e dal relativo parcheggio.

La connessione della S.P. 13 con la S.P. 2 di Germagnano è prevista con una rotatoria a livelli sfalsati ubicata leggermente a valle, rispetto all'attuale intersezione, verso il Comune di Ciriè.

L'asse della S.P. 2 non subirà variazione rispetto all'esistente, saranno tuttavia adeguate le livellette al fine di consentire il raggiungimento della quota utile a sovrappassare la rotatoria di connessione con la S.P. 13, mediante l'utilizzo di un cavalcavia.

In rilevato la sezione stradale, di larghezza complessiva pari a 22 m, prevede 2 corsie per senso di marcia da 3,75 m, con banchine laterali da 1,75 m e spartitraffico centrale da 2,50 m; nel cavalcavia sulla rotatoria le banchine laterali sono sostituite da marciapiedi di servizio da 1,25 m.

Nel progetto sono inoltre compresi una serie di interventi da realizzarsi nella viabilità a raso a servizio dell'Area Tecnica, tra cui l'adeguamento delle sezioni stradali a 6 m e 8 m di larghezza, la riqualifica della pavimentazione stradale, la realizzazione di tronchi di collegamento tra le viabilità parallele ai depositi di carburante e quella esistente in

fregio alla ferrovia, la realizzazione di incroci a raso e di uno svincolo per consentire l'entrata o l'uscita da tale zona aeroportuale.

Tutti gli interventi sopradescritti saranno concertati e definiti insieme alla Regione Piemonte, alla Provincia di Torino ed al Comune di Caselle, Enti interessati alla più ampia modifica di viabilità dell'area aeroportuale.

Con apposita convenzione saranno regolati i rapporti tra la Provincia di Torino, il Comune di Caselle e la Sagat per la definizione delle competenze e la regolamentazione dei compiti di ciascun soggetto relativamente alle fasi di esproprio delle aree, progettuali, realizzative di collaudo e di gestione dell'infrastruttura. Saranno altresì definite le modalità di rendicontazione e di erogazione dei finanziamenti.

### 2.3 *Aeroporto di Cuneo - Levaldigi*

L'Aeroporto di Cuneo-Levaldigi è ubicato presso l'omonima frazione di Savigliano in posizione pressoché baricentrica rispetto ai principali centri della Provincia di Cuneo e, per quanto riguarda il suo ruolo di 2° aeroporto del Piemonte e di alternato, in caso di necessità, dell'aeroporto di Torino Caselle, esso dista 25 km dal casello autostradale di Marene e da qui 34 km dalla città di Torino.

I collegamenti ferroviari sono possibili, con una buona frequenza su Torino e su Savona, alla stazione di Fossano e/o di Savigliano.

I lavori di costruzione, attualmente in corso, della autostrada Asti - Cuneo, congiuntamente ai lavori di adeguamento della viabilità tra l'aeroporto di Cuneo e le stazioni sciistiche interessate dai Giochi Olimpici del 2006, già inseriti nel 1° piano triennale regionale della viabilità ex ANAS, consentiranno all'aeroporto di svolgere un ruolo significativo sia in occasione di tale evento che, più in generale, di struttura complementare nel sistema aeroportuale piemontese e del Nord - Ovest, così come previsto nei piani programmatici della Regione Piemonte. L'adeguamento della viabilità, come programmato, comporterà una riduzione degli attuali tempi di percorrenza tra l'aeroporto e le aree interessate dai Giochi stimata in 30 minuti corrispondenti al 30% in meno. Ciò rappresenterà un sicuro elemento di attrazione del traffico.

Oltre al miglioramento degli accessi stradali all'aeroporto, è stato predisposto e consegnato agli enti competenti il progetto preliminare, per il collegamento ferroviario tra l'aeroporto medesimo e la linea Torino - Fossano - Cuneo - Nizza in località Maddalene di Fossano, con sviluppo indicativamente di km. 6 tra l'aeroporto e la linea ferroviaria esistente, per consentire, prima possibile, un sicuro e veloce collegamento tra i due aeroporti di Torino e di Cuneo e la intermodalità tra i diversi mezzi di trasporto.

In aggiunta all'inquadramento geografico - politico dello scalo occorre evidenziare le caratteristiche ambientali dello stesso che costituiscono, al pari delle potenzialità strutturali, elementi garantiti del suo sviluppo.

L'aeroporto di Cuneo - Levaldigi è collocato al centro di una vasta area pianeggiante, priva di ostacoli naturali e da antropizzazione, gode di condizioni meteorologiche favorevoli (scarsissima presenza di vento, nebbia, neve), non ha insediamenti abitativi

significativi ubicati sul prolungamento dell'asse pista che ne possono condizionare sia l'operatività che ampliamenti futuri.

L'aeroporto di Cuneo-Levaldigi è aperto al traffico turistico e commerciale nazionale e internazionale, strumentale di precisione in cat. I e notturno.

L'attività principalmente svolta, nei primi anni di operatività, è stata esclusivamente di tipo turistico e aeroscolastico per la presenza di N. 5 scuole di volo e in conseguenza dei limiti operativi dello scalo. Nel frattempo si è ottenuto il riconoscimento dell'apertura al traffico commerciale internazionale e dell'aumento del livello di protezione incendio, che è svolto direttamente dalla società di gestione.

Con il raggiungimento di tali obiettivi si è avuto un maggior utilizzo da parte del traffico commerciale che avrà un ulteriore notevole incremento a partire dal 2003 in conseguenza dei lavori di ristrutturazione dell'aerostazione, attualmente in avanzata fase di esecuzione, che consentiranno di offrire servizi adeguati all'utenza in presenza dei nuovi voli già acquisiti a partire dal 30 marzo 2003.

La situazione infrastrutturale attuale consente di gestire un incremento di traffico fino al raggiungimento di 200.000 passeggeri / anno nell'ipotesi di traffico "ordinato" ma non di gestire situazioni di criticità, già più volte verificatesi in occasione di limitazioni operative per cause meteo del principale aeroporto regionale, né tantomeno la concentrazione di traffico collegata agli eventi olimpici.

Pertanto si è provveduto a individuare, nell'ambito del master plan, gli interventi indispensabili per supplire a tali criticità come evidenziato nella seguente tabella e nella successiva puntuale descrizione.

#### ELENCO INTERVENTI E RELATIVI COSTI

Elenco interventi	Costo (milioni di Euro)	Avanzamento		
1) Aerostazione	0,445	Preliminare approvato	non	ancora
2) Ampliamento piazzali aeromobili	2,1	Preliminare approvato	non	ancora
3) Ampliamento piazzale autobus, auto e circolazione ...	0,8	Preliminare approvato	non	ancora
4) Attrezzature operative ed arredi	0,85			
<b>TOTALE</b>	<b>4,195</b>			

##### 2.3.1 Aerostazione

I lavori di ampliamento e ristrutturazione della aerostazione passeggeri attualmente in corso sono realizzati sulla base del progetto predisposto dalla GEAC prima della assegnazione alla Città di Torino dei Giochi Olimpici Invernali 2006.

Considerato l'evento si è provveduto a presentare all'ENAC perizia di variante tecnica, aggiuntiva e suppletiva relativa a interventi di ampliamento che, pur senza stravolgere il progetto in corso di realizzazione, consente di ampliare spazi critici quali l'area di controllo di sicurezza bagagli, hall antistante i banchi di accettazione, sala lunghe attese e servizi al passeggero.

Gli interventi previsti nel presente accordo, sono relativi alla dotazione di impianti di sicurezza (videosorveglianza) e controllo bagagli da stiva oltre alla realizzazione di pensiline per la protezione delle aree di transito esterne all'aerostazione.

Il costo degli interventi è quantificato in € 445.000,00.

Con apposita convenzione saranno regolati i rapporti tra la Regione Piemonte e la Geac per la definizione delle rispettive competenze relativamente alle varie fasi progettuali, realizzative di collaudo e di gestione dell'infrastruttura. Saranno altresì definite le modalità di rendicontazione a seguito delle quali potrà avvenire l'erogazione dei finanziamenti da parte della Regione Piemonte.

#### 2.3.2 Piazzale aeromobili.

L'attuale piazzale parcheggio aeromobili è così configurato:

- N. 4 stands per aeromobili tipo MD-80, B737, A 320;
- N. 4 stands per aeromobili tipo BAE 146, FK 50, ATR 72;
- N. 2 stands per aeromobili tipo ATR42, Saab 2000;
- N. 4 stands per elicotteri.

Lo stesso si presenta già saturo in presenza di limitazioni operative degli aeroporti del Nord Ovest in quanto l'aeroporto di Cuneo è alternato degli scali di Torino, Genova e Malpensa per 10 compagnie.

Al fine di garantire una maggior disponibilità di stands si prevede un ampliamento del piazzale di sosta aeromobile di circa 24.000 mq.. Ciò consentirebbe di disporre complessivamente di:

- N. 8 stands per aeromobile tipo MD-80, B737, A 320;
- N. 7 stands per aeromobile tipo BAE 146, FK 50, ATR 72;
- N. 2 stands per aeromobile tipo ATR42, Saab 2000, RJ 145;
- N. 4 stands per elicotteri.

L'ampliamento del piazzale comporta anche la riqualificazione dell'attuale impianto di trattamento acque di prima pioggia e la ridefinizione della circolazione dei mezzi per i servizi di terra.

Il costo stimato è di € 2.100.000,00=.

Con apposita convenzione saranno regolati i rapporti tra la Regione Piemonte e la Geac per la definizione delle rispettive competenze relativamente alle varie fasi progettuali, realizzative di collaudo e di gestione dell'infrastruttura. Saranno altresì definite le

modalità di rendicontazione a seguito delle quali potrà avvenire l'erogazione dei finanziamenti da parte della Regione Piemonte.

### 2.3.3 Ampliamento piazzale autobus, auto e circolazione.

La viabilità esterna dovrà essere modificata in conseguenza del nuovo accesso all'area aeroportuale previsto ad avvenuta realizzazione della circonvallazione dell'abitato di Levaldigi. Inoltre gli attuali parcheggi sono già ora insufficienti per quanto riguarda l'area riservata agli autobus nelle circostanze sopra descritte e per quanto attiene il parcheggio auto per il traffico già programmato.

Il progetto di adeguamento della viabilità e dell'area land side prevede la realizzazione per quanto riguarda l'area autobus di complessive 30 piazzole, di nuove aree di parcheggio oltre alla riorganizzazione della viabilità generale.

Il costo stimato è di € 800.000,00=.

Con apposita convenzione saranno regolati i rapporti tra la Regione Piemonte e la Geac per la definizione delle rispettive competenze relativamente alle varie fasi progettuali, realizzative di collaudo e di gestione dell'infrastruttura. Saranno altresì definite le modalità di rendicontazione a seguito delle quali potrà avvenire l'erogazione dei finanziamenti da parte della Regione Piemonte.

### 2.3.4 Allestimenti e attrezzature.

La realizzazione degli interventi sopra illustrati comporterà l'adeguamento dei sistemi di gestione voli e passeggeri e l'allestimento delle maggiori aree in aerostazione.

Inoltre la contemporaneità di assistenza a più aeromobili e lo svolgimento al termine dei Giochi Olimpici dei Giochi Paraolimpici determinano la necessità di incrementare le attrezzature di rampa (scale, autobus, GPU, sollevatori disabili, trattori, carrelli, ecc...) sia mediante acquisto che mediante noleggio per la durata dei giochi.

Il costo complessivo per tale voce è pari a € 850.000,00=.

AR

GU  
C  
h  
fu  
A circular stamp with illegible text and a signature over it.



3. FONTI DI FINANZIAMENTO PER GLI INTERVENTI DI OPERE  
INFRASTRUTTURALI

**TORINO – CASELLE**

**Costo**

REGIONE PIEMONTE	€ 7.500.000	Legge Regionale 2/2000
REGIONE PIEMONTE	€ 15.450.000	Legge 285/2000
PROVINCIA TORINO	€ 4.550.000	Delibera Giunta Provinciale n.1255-238850 del 7/10/03
COMUNE DI TORINO	€ 10.000.000	Delibera Giunta Comunale n.
SAGAT	€ 29.000.000	Delibera C.d.A. del 24.07.2002

<b>TOTALE TORINO- CASELLE</b>	<b>€ 66.500.000</b>
-----------------------------------	---------------------

**CUNEO – LEVALDIGI**

REGIONE	€ 3.345.000	Legge Regionale 2/2000
GEAC S.p.A	€ 850.000	Delibera C.d.A. GEAC del 25.3.03

<b>TOTALE CUNEO- LEVALDIGI</b>	<b>€ 4.195.000</b>
------------------------------------	--------------------

**TOTALE FONTI FINANZIARIE**

REGIONE	€ 10.845.000
PROVINCIA	€ 4.550.000
COMUNE TORINO	€ 10.000.000
REGIONE (opere connesse alle Olimpiadi Torino 2006)	€ 15.450.000
SAGAT S.p.A	€ 29.000.000
GEAC S.p.A.	€ 850.000

<b>TOTALE FONTI FINANZIARIE</b>	<b>€ 70.650.000</b>
-------------------------------------	---------------------

Handwritten signatures and a circular official stamp are present in the bottom right corner of the page.

### 3. Riepilogo dei costi e dei finanziamenti degli interventi

SCHEDA	INTERVENTO	SOGGETTO ATTUATORE	COSTO TOTALE (in milioni di Euro)	FONTE DI FINANZIAMENTO	
				Tipo	Importo
	<b>AEROPORTO DI TORINO</b>				
TO/01	- Centro logistico smistamento bagagli - Aerostazione aviazione generale - Ampliamento aerostazione passeggeri	Sagat	54,6	Regione - 7,5 Comune To - 10 DPCM Opere connesse alle Olimpiadi To 2006 - 15,45 Sagat - 21,65	Pubblici 32,95 Sagat 21,65
TO/02	- Viabilità aerportuale	Sagat	11,9	Provincia To - 4,55 Sagat - 7,35	Pubblici 4,55 Sagat 7,35
	<b>AEROPORTO DI CUNEO</b>				
CN/01	- Aerostazione	Geac	0,445	Regione - 0,445	Pubblici 0,445
CN/02	- Ampliamento piazzale aeromobili	Geac	2,1	Regione - 2,1	Pubblici 2,1
CN/03	- Ampliamento piazzale autobus, auto e circolazione	Geac	0,8	Regione - 0,8	Pubblici 0,8
CN/04	- Attrezzature operative ed arredi	Geac	0,85	Geac - 0,85	Geac 0,85
		<b>TOTALE</b>	<b>70,695</b>		

